

Dal Brasile



Il giovanissimo Heins Christian Bino trionfatore su Porsche « 1500 » della Bolzano-Mendola.

viene alla Mendola per vincere

Contro la forte coalizione italiana, un giovanissimo brasiliano è venuto in Alto Adige per vincere e far sua, dopo un'entusiasmante galoppata con una Porsche di 1500 c.c. ufficiale della casa di Stoccarda, la corsa internazionale in salita Appiano-Passo della Mendola. Questo giovanissimo si chiama Heins Christian Bino e la corsa altoatesina può essere considerata la prima vera competizione alla quale abbia preso parte. Infatti, prima d'ora egli aveva gareggiato soltanto nella sua terra natale e, benché fosse stato notato da Chico Landi, che a più riprese aveva parlato di lui come di un « campione », sia pure ancora in fase embrionale (ha soltanto ventitré anni) e ne aveva pronosticato un sicuro avvenire, il suo nome non aveva mai varcato i confini del Brasile.

Incitato da Landi a venire in Europa, onde meglio conoscere lo stile europeo, il giovane Christian aveva trovato la pratica soluzione di unire l'utile al dilettevole, iscrivendosi a una Università di Stoccarda, approfittando del fatto che il padre è originario della Germania (la madre invece è un'italiana). A Stoccarda, Heins conobbe il nostro Giulio Cabianca, che, preso a benvolere, lo spinse a gareggiare appoggiandolo presso la Porsche. Con un'argentea vettura tedesca, il giovanotto provò a girare al Nürburgring, realizzando degli ottimi tempi. La Porsche allora decise di iscriverlo alla corsa italiana, appoggiandolo a Cabianca e alla « Scuderia Arena » di Verona.

Ed ecco il brasiliano arrivare a Bolzano, punzonare sotto gli sguardi un po' incuriositi di tutti e presentarsi alle prove. Il suo tempo in quest'occasione fu di 10'25", il migliore della giornata, inferiore ma di poco a quelli dei suoi più diretti avversari, i quali all'arrivo affermavano che il giorno dopo avrebbero senz'altro fatto molto meglio di Heins. Mille dicerie si erano intrecciate sul suo conto e cioè che era salito forte sì, ma con uno stile scorretto, irruente e che molte volte

UN RAGAZZO ALLA SUA PRIMA ESPERIENZA IN CORSE AUTENTICHE AFFRONTA QUASI PER SCHERZO LA DIFFICILE PROVA E STRABILIA TUTTI AVVERSARI E PUBBLICO, SGOMINANDO IL CAMPO

aveva sfiorato le rocce che delimitano la carreggiata. E' per questo che il giorno della corsa ci siamo piazzati non più all'arrivo, ma in vista degli ultimi tornanti onde meglio seguire la marcia del brasiliano.

Prima di lui erano giunti al traguardo tutti i suoi più temibili avversari, spettando a Heins il compito di chiudere la lunga teoria delle partenze, protrattesi più del previsto per un leggero malinteso tra i preposti alla linea di partenza e quelli d'arrivo.

E Heins Christian Bino, facendo sfoggio di uno stile veramente superiore, padroneggiando meravigliosamente i molti cavalli della sua litro e mezzo è salito al Passo della Mendola nel tempo di 10'10"4/10, il che vuol dire che egli ha viaggiato a una media di 85,461 Km/h precedendo in tal modo di 2"2/10 il suo più diretto avversario e cioè Luciano Mantovani che pilotava un'O.S.C.A. di 1500 c.c. e che non riusciva ad andare oltre il terzo posto.

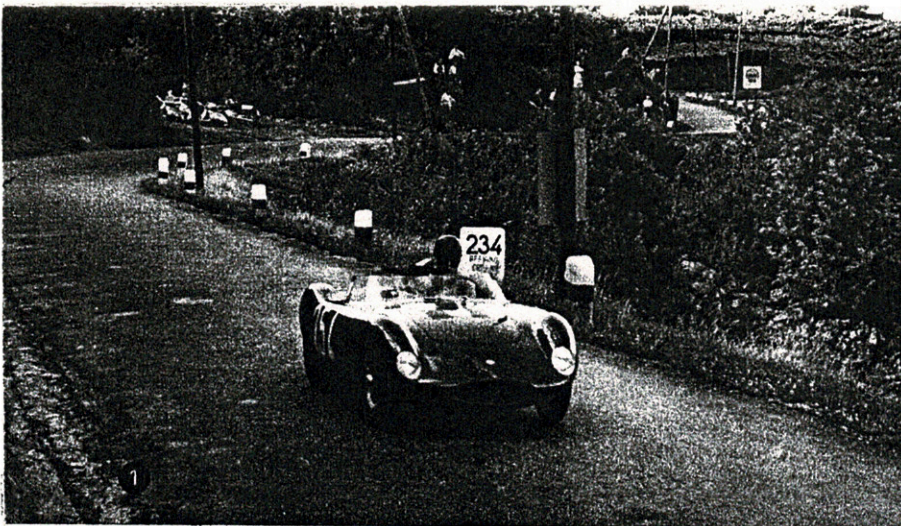
Come abbiamo detto, ci è stato possibile seguire la marcia di Heins lungo gli ultimi tornanti e possiamo affermare che ci troviamo di fronte a un'autentica « certezza » (non più « promessa ») dell'automobilismo sportivo internazionale. Il « pilota » si vede in curva, si può giudicare nel cambio e nella frenata e Heins in questo è stato perfetto, sicuro, come se ogni sua azione fosse stata resa possibile, non dal suo complesso fisico-psichico ma da qualche cosa di meccanico, di automatico. Composto durante la gui-

da, non dava quasi l'impressione della sua velocità pur essendo tutto proteso alla conquista di secondi o di decimi di secondo. Non ha mai sbagliato una marcia, le frenate calcolate perfettamente, un complesso di manovre insomma che soltanto un pilota con una lunga esperienza avrebbe potuto compiere.

Il tempo di Heins Christian Bino (10'10"4/5) rappresenta il nuovo record della corsa, un record che si può riferire però soltanto a quello di Giulio Cabianca stabilito nel 1956 con 10'47"4/5, dato che i 101,741 di Eugenio Castellotti (Ferrari « 3300 c.c. ») non si possono prendere a confronto, essendosi svolta la corsa in quell'occasione su di un tracciato più lungo e comprendente anche il tratto iniziale da Bolzano ad Appiano tutto pianeggiante e molto veloce.

Ma se Heins Christian Bino è stata la grande sorpresa dell'edizione 1958 della Bolzano-Mendola, sullo stesso scalino di merito è nostro dovere porre un altro giovanissimo del nostro vivaio e cioè quel Lodovico Scarfiotti che sino all'inizio di stagione aveva sempre pilotato vetture Gran Turismo e principalmente la Fiat « 8 V ». E ci sentiamo di contrapporre al vincitore il marchigiano, dato che Scarfiotti aveva a sua disposizione non una litro e mezzo, ma soltanto una 1100 c.c. O.S.C.A. e cioè una vettura di minor potenza rispetto alla Porsche vincitrice, mancanza di potenza che si faceva sentire soprattutto durante la ripresa. Ludovico Scarfiotti è stato poi danneggiato nella parte finale da





un guasto con principio d'incendio alla frizione della sua macchina. Il tempo di Scarfiotti è stato di 10'31" corrispondente a una media di km/h 82,725, superiore pure questa alla media limite preesistente. Scarfiotti ha pure lui confermato di andare sempre più affinando il suo stile di guida, la sua incisività e certamente in futuro farà ancora molte volte parlare di sé e può con pieno diritto aspirare a mete superiori.

Chi ha in parte deluso è stato Luciano Mantovani che non è andato oltre il terzo posto pur disponendo di una litro e mezzo dei fratelli Maserati. Dal giovane Mantovani ci aspettavamo qualche cosa di più, ma un calo di rendimento della sua macchina non gli ha consentito di fornire prestazioni uguali a quelle offerteci in altre corse. Avrà sicuramente modo di rifarsi in seguito, soprattutto se sarà ben guidato.

Ma se la lotta per la conquista del primato assoluto e per la prova fornita dalla « rivelazione » brasiliana è stato il motivo dominante di tutta la corsa, uguale interesse hanno suscitato le prestazioni degli altri piloti, alla conquista di una affermazione nelle varie classi in programma. Precedenza alle « minime » e cioè alle Fiat « 600 » della Turismo e vittoria di Anzio Zucchi che ha compiuto i km. 14,500 della salita in 13'11"1 alla media di km/h 65,975. Suoi degni rivali sono stati Giuseppe Dallatorre e Girolamo Capra finiti nell'ordine alle sue spalle.

Nel campo delle Alfa « Giulietta T.I. » i favori del pronostico andavano di diritto a Luciano Ciolfi, specialista delle corse in salita e che aveva a sua disposizione una vettura del Portello magnificamente preparata. Luciano Ciolfi saliva al Passo della Mendola in 12'20", ma meglio di lui faceva Gianni Ferrero che fermava il tempo sui 12'13"4/5, media km/h 71,137. Un autentico primato questo, perché le Alfa « 1900 T.I. » pur lanciate al massimo dai propri conduttori, non andavano al di sotto dei 12'08", cioè con uno scarto di media di km/h 0,567.

Nella oltre 1300 c.c. quindi, prestazioni non di grande rilievo e vittoria di Renato Salvetta su Enrico Turri, quest'ultimo preceduto sul traguardo finale di 9"1/5. In questa classe si

distingueva Maria Cristina Nicosia che precedeva in classifica due concorrenti del « sesso forte ».

Corsa abbastanza regolare quella delle Fiat « 500 » nella Gran Turismo e vittoria di Giovanni Keschbaumer su Capelli e Valentini.

Altro tempo primato e sbalorditivo nella Gran Turismo sino a 750 c.c.: Ernesto Prinoth con una Fiat « 750 Zagato Abarth » saliva in 11'56"1/5 alla media di km/h 72,885. La sua prodezza acquista maggior merito se si pensa che dietro di lui sono giunti piloti della forza di Marengi, Demetz ma soprattutto del minore della dinastia dei « Gianni » e cioè Vittorio.

Lotta ai ferri corti tra Toselli, Mognaschi, « Kim », Beppino Borga e la « battaglia » Ada Pace tutti su Alfa « Giulietta S.V. » nella Gran Turismo 1300 c.c. Prevalsa Miro Toselli alla

media di km/h 75,784, ma tutti gli altri finivano nel classico fazzoletto. Secondo le dichiarazioni di Ada Pace, vi sarebbe stato un danneggiamento seppure involontario nei suoi confronti da parte dei cronometristi. A Beppino Borga che lo precede in classifica sarebbe stato addebitato un tempo inferiore alla realtà, ma dato che contro i tempi dei cronometristi non si può fare reclamo non sappiamo come la cosa possa venire risolta.

Tre donne hanno gareggiato in questa classe oltre alla Pace e cioè Luciana Guaschino, Emma Borga e Alma Cacciandra: tutte e tre si sono comportate onorevolmente, sempre di più certamente di molti « uomini » che esse hanno preceduto.

Vittoria tutta tedesca nella classe fino a 2600 della Gran Turismo: ai primi due posti Paul Ernest Strahle e Josef Greger ambedue su Porsche « Carrera ». Dietro di loro i nostri Giancarlo Bonetto e Giancarlo Sala ambedue su Fiat « 8 V ».

Spettacolare e incisiva come sempre la corsa di Edoardo Lualdi che passa con estrema disinvoltura dalla Sport alla Gran Turismo. Alla Mendola ha corso con la Ferrari « 250 G.T. » e ha vinto impegnandosi al massimo davanti a Giovanardi e a Villotti. Indubbiamente anche Lualdi appartiene a quel ristretto gruppo di giovani che fanno bene sperare per il futuro... e ve ne è veramente bisogno.

Nelle tre classi della categoria Sport vittorie di: Giancarlo Rigamonti su O.S.C.A. « 750 », Lodovico Scarfiotti (O.S.C.A. 1100 c.c.) e Heins Christian Bino nella classe oltre 1100 c.c. con la Porsche. Oltre ai vincitori i migliori sono stati Luigi Zannini, Umberto Bini e Lo Cocco.

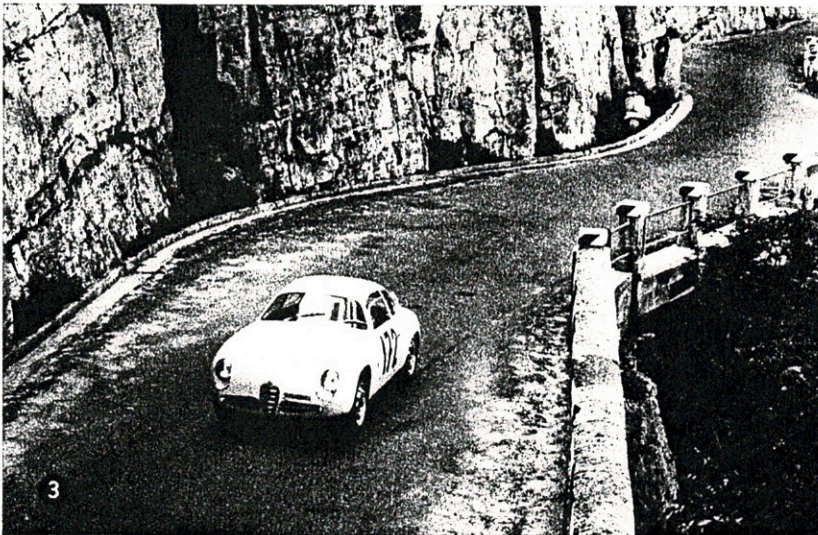
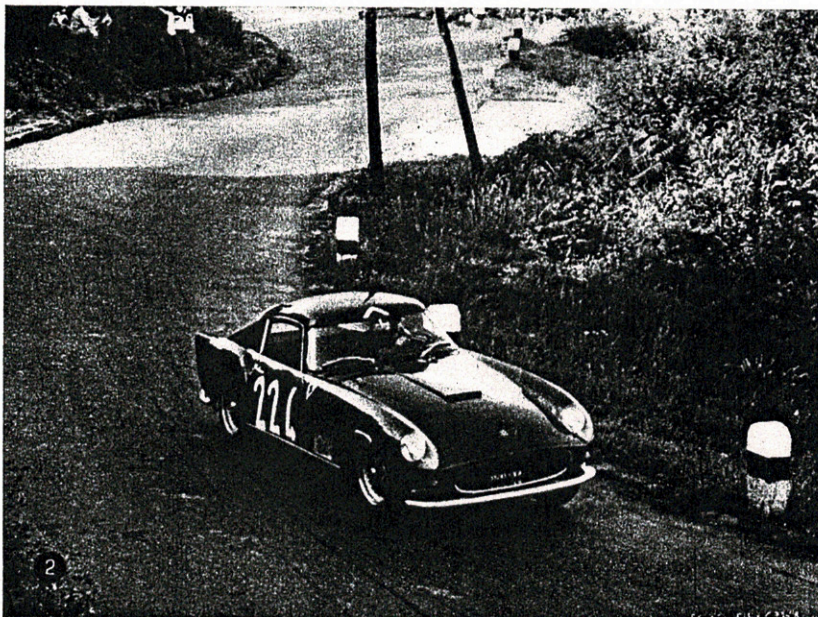
Se la gara vera e propria non ha registrato alcun incidente di rilievo e così pure le ore di prova del sabato precedente, pur tuttavia alcuni corridori sono stati protagonisti di incidenti abbastanza gravi, che fortunatamente non hanno coinvolto nessuno del pubblico. Desideriamo qui far notare — e ci dispiace sinceramente di dover parlare con tanta franchezza — che questi piloti hanno dimostrato un ben scarso grado di responsabilità e al contrario una grande dose di leggerezza. Provare il percorso a strada aperta, con tutti i rischi possibili e immaginabili, significa dar prova di uno stato di incoscienza veramente preoccupante. Lo sport automobilistico sta risolvendosi adagio adagio da uno stadio di depressione e di inferiorità verso tutti gli altri sport, e cerca di riabilitarsi in tutti i modi agli occhi dell'opinione pubblica. I corridori debbono capire questo, debbono soprattutto rendersi conto che dalle loro azioni dipende il successo e la continuità non soltanto di quella manifestazione alla quale prendono parte, ma anche di tutte le altre.

A Bolzano, come del resto pochi giorni prima a Varese, per la Varese-Campo dei Fiori, proteste di cittadini si sono accumulate sui tavoli degli Automobili Clubs organizzatori, dei comandi di polizia locale, dato che molti, troppi concorrenti avevano provato rumorosamente sul tratto interessato, non curandosi né del sonno degli abitanti, né dell'incolumità degli stessi. Sono fatti seri, gravi, ai quali si deve porre rimedio al più presto e nel più draconiano dei modi, usando nei confronti dei disturbatori e degli attentatori dell'incolumità altrui tutti i mezzi legali e sportivi possibili.

A Bolzano troppi reclami sono stati presentati, affinché parecchie macchine venissero sottoposte a verifica. Abbiamo visto concorrenti di vecchio « pelo » spingere altri ben più giovani a sporgere reclamo. Non approviamo neppure questo modo d'agire: il reclamo è un mezzo sportivo per tutelare i propri interessi, ma non deve assolutamente divenire uno strumento di capziosi e antisportivi individui.

L'organizzazione è stata perfetta: merito questo dell'ing. Donati e del dott. Ammannati e dei loro validissimi collaboratori.

GIANNI MARIN



1) Lodovico Scarfiotti, su Osca 1100, secondo assoluto e vincitore di classe, all'inizio della difficile prova. 2) Passando con estrema disinvoltura dalla Sport alla Gran Turismo, Edoardo Lualdi, su Ferrari 3000, ha conquistato una significativa vittoria di classe. 3) Miro Toselli dopo una lotta accanita con Mognaschi e il bolognese « Kim », ha colto il successo nella classe 1300 G.T. con la « Giulietta S.V. » Zagato. 4) Giancarlo Rigamonti vincitore con l'Osca 750 della minima classe della Sport.